Deutscher Bundestag **Drucksache 17/5605**

17. Wahlperiode 18. 04. 2011

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung Schiene

Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DB Netz AG, der DB Station&Service AG, der DB Energie GmbH sowie der Deutschen Bahn AG (DB AG) hat eine Laufzeit bis zum 31. Dezember 2013. Gegenstand der Vereinbarung sind Maßnahmen, die der Erhaltung der Schienenwege der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU) dienen. Die Erhaltung umfasst die Maßnahmen der Instandhaltung und die Durchführung von Ersatzinvestitionen. Ersatzinvestitionen sind alle Investitionen in die Schienenwege, die nicht Gegenstand des Bedarfsplans für die Schienenwege sind. Der Bund hat sich verpflichtet, dafür 2,5 Mrd. Euro pro Kalenderjahr zu leisten. Für Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen, die in Abstimmung mit den Ländern umzusetzen sind, stehen mehr als 900 Mio. Euro zur Verfügung. Im Gegenzug haben sich die EIU zu einem Mindestinstandhaltungsbeitrag verpflichtet, der sich mindestens auf anfangs 1,25 Mrd. Euro und durch Effizienzgewinne bis 2013 sinkend bis 1 Mrd. Euro pro Kalenderjahr beläuft. Außerdem werden Investitionen im Volumen von 500 Mio. Euro für die Erhaltung und Modernisierung des Bestandsnetzes eingesetzt.

Grundlage der Überprüfung ist der jährlich zum 30. April vorzulegende Bericht über den Zustand der Schienenwege (Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht – IZB). Die EIU haben darin nachzuweisen, dass sie ihren Verpflichtungen zur Erhaltung der Schienenwege im uneingeschränkt nutzbaren Zustand im vorangegangenen Kalenderjahr nachgekommen sind. Dennoch ist eine Überprüfung der Einhaltung der LuFV bisher weitgehend intransparent. Denn es gibt keine ausreichend klaren Kriterien, anhand derer der Bund als Geldgeber, den Netzzustand wirklich überprüfen könnte. Vielmehr wird für das gesamte Schienennetz ein theoretischer Fahrzeitverlust ermittelt, der es ermöglicht, vor allem in Bereichen abseits der Hauptlinien auf Kosten des Erhalts der Infrastruktur zu sparen. Die LuFV enthält auch keine wirksamen Sanktionen bzw. Pönalen für die Nichterreichung vorgegebener Qualitätsstandards. Dies muss sich für die nächste Periode der LuFV ändern.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass die von den Kunden wahrgenommenen, infrastrukturbezogenen Qualitätsprobleme der Bahn – insbesondere im vergangenen Winter – nicht angemessen durch die Messung der Infrastrukturqualität in der LuFV abgebildet werden?

2. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass die LuFV, die mit ihr verfolgten Ziele, nämlich die Qualitätsentwicklungen im gesamten Netz zu erhöhen, nicht erreicht?

   Wenn nein, mit welcher Begründung?

3. Reichen die bislang definierten und abgebildeten Qualitätskennzahlen der LuFV nach Einschätzung der Bundesregierung aus, ein umfassendes Bild des Zustandes der bundeseigenen Eisenbahninfrastruktur und ihrer Entwicklung wiederzugeben?

4. Hält es die Bundesregierung für zwingend, das zu betreibende Streckennetz einschließlich der zugehörigen Anlagen quantitativ und qualitativ detaillierter in der LuFV zu verankern?

   Wenn nein, mit welcher Begründung?

5. Welche Qualitätskennzahlen prüft die Bundesregierung für den Zeitraum ab 2014, die in den auszuhandelnden Folgevereinbahrungen berücksichtig werden sollen?

6. Welche Kriterien prüft die Bundesregierung, um die Kapazität der Bundesschienenwege als Qualitätsparameter mit einzubeziehen?

7. Welche Kriterien prüft die Bundesregierung, um das Anlagenalter als Beurteilungskriterium mit einzubeziehen?

8. Wie beurteilt die Bundesregierung den Umstand, dass die zur Beurteilung der Qualität der Eisenbahninfrastruktur notwendigen Daten nur durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen, also die zu kontrollierenden Unternehmen, erhoben und zusammengestellt werden?

9. Welche Maßnahmen prüft die Bundesregierung, um ihre Kontrollrechte umfassender und für das Parlament transparenter wahrzunehmen?

10. Welche Anreize und Qualitätsanforderungen der LuFV sollen künftig aus Sicht der Bundesregierung dafür Sorge leisten, dass Eisenbahninfrastrukturbetreiber ihre Betriebskosten durch Ineffizienzreduzierungen und nicht durch Einspeisung der entstehenden Kosten in die Zugentgelte senken?

11. Plant die Bundesregierung eine entsprechende Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)?

12. Welche zusätzlichen Sanktionsmöglichkeiten bei Nichteinhaltung der Verträge prüft die Bundesregierung?

13. Wie soll künftig sichergestellt werden, dass die Qualität der Eisenbahninfrastruktur bei einer realen Degression der Zuschussbeträge nicht sinkt?

Berlin, den 15. April 2011

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333